超小型車で自由自在に観光できる街づくり

要約文
松山市が、超小型電気自動車をリースして観光客に低料金で貸し出す政策を導入することによって、松山市内全域を観光するのに不便だった4つのニーズ(①料金、②ピンポイントに移動できるか、③たくさんの荷物をもったまま移動しやすいか、④時間を効率的に使えるか)を満たすことを目指す。松山市が主導的な役割を果たすのは、超小型車の安全性や防犯性、利用拠点の整備や管理、市の観光との連携、閑散期の市民への転用である。

1, はじめに

提案におけるテーマの背景、課題/提案の趣旨

私は、松山市を訪れる観光客が、より松山市を存分に楽しめるようにしたいという趣旨で、超小型電気自動車を利用しやすい環境を整えた街づくりを提案する。というのも、現在、市外から訪れた観光客が松山市内を観光するときに利用する交通機関は、バス、タクシー、鉄道、レンタカーなどがあるが、これらには自由自在に観光しにくいところがある。以下の表で4点の評価軸を考えたとき、それぞれには問題点がある。①料金、②ピンポイントに移動できるか、③たくさんの荷物をもったまま移動しやすいか、④時間を効率的に使えるか、というニーズに応えられない。そこで、超小型車を導入すれば、いずれの問題点も解決することができるため、ぜひ取り入れるべきである。

表1 各交通機関の比較

交通機関	料金	ピンポイントに移動できるか	たくさんの荷物をもったまま移動しやすいか	時間を効率的に使えるか	評価[1]
鉄道	安い ○	できない ×	移動しにくい ×	待ち時間あり ×	1点
バス	安い ○	中間 △	移動しにくい ×	待ち時間あり ×	1.5 点
タクシー	高い ×	できる ○	移動しやすい ○	迎車などに時間がかかる。△	2.5 点
レンタカー	高い ×	できる。駐車スペース等に広い場所が必要など問題もある。△	移動しやすい ○	使える ○	2.5点
超小型車	安い ○	できる ○	移動しやすい ○	使える ○	4点

松山市は「歩いて暮らせるまちづくり構想[2]」があり、様々な文化施設が松山駅を中心に集中して立地している。だが、市の中心部から離れたところにも、歴史的・文化的建造物や観光スポットがあり、そこへのアクセスも重要であ

---

[1] ○は1点、△は 0.5 点、×は0点として評価した。
[2] 松山市「まちづくりビジョン」
http://www.city.matsuyama.ehime.jp/shisei/machizukuri/toshikeikaku/kukakuseiri/vijon.html

る。

2, 提案内容

①政策の目的と概要

私のいう「超小型車」というのは、たとえばトヨタ車体の COMS のような、1～3人乗り程度の電気自動車であり、軽自動車よりもずっと小型(約半分のスペース)のものである。

新型コムスの概要

発売時期	今年7月
販売価格	約66万円～
航続可能距離	50km
充電時間	家庭用100㌾電源で6時間程度
運転免許	普通自動車免許が必要
車庫証明	不　要

(注)価格は日経推定。政府の補助金利用で実質負担下がる可能性あり

図1 トヨタ車体の COMS[3]　　表2 新型コムスの概要[4]

このような超小型電気自動車を導入することで、松山市内の観光をより便利なものにすることができる。航続可能距離50km であることから、松山市全体のおおよそを十分にカバーできる。このような超小型電気自動車については、国土交通省が安全基準や技術仕様などに関して、超小型車が公道を走るための指針をこのほどまとめ、公表したばかりであり、今後、母親が子供連れで買い物に行ったり、カップルが観光地を回ったりするのに、需要が大きいとみられている[5]。

このような超小型車を、松山市が、複数台リースし、それを市内の複数の拠点に配置し、市外からの観光客がそれを低料金で利用することができる、という政策を私は提案する。そうすることで、市の中心部から離れた観光スポットへ観光客が滞留したり、比較的安い料金で、ピンポイントに、たくさんの荷物をもったまま、時間を効率的に使いつつ観光することができる。市内の広域的な観光政策ということで、個別の企業や個人では実現できない公共性の高く、また県や国ではなく、松山市自身が行うべき政策であるといえる。

だが、一方で、このような新しい交通機関を、公共的な交通機関として導入するには、いくつもの障壁がある。そこで、松山市が取り組むべき政策は、以下の4点である。

1, 超小型車を導入するにあたっての、独自の安全性や防犯性などの確保のための規制

2, 超小型車用の拠点や駐車場の管理

3, 超小型車の利用管理

4, 閑散期の超小型車の扱い

---

[3] トヨタ車体「カタログ・取扱説明書　超小型 EV コムス」http://coms.toyotabody.jp/support/catalog.html

[4] 日経新聞「トヨタグループ、超小型EVを 3000 台リース 配達用をセブンイレブンに　新市場創出に弾み」2012年6月28日 http://www.nikkei.com/article/DGXDZO43075110X20C12A6TJ1000/

[5] 日経新聞「トヨタ車体、100 万円以下の超小型EV」2012年6月8日 http://www.nikkei.com/article/DGXDASDD070CP_X00C12A6TJ0000/

②政策の詳細

超小型車の必要台数は、1日あたりの平均観光客数×需要率／超小型車1台あたりの回転率で求められる。最初は、需要率を低く見積もっておき、利用者のアンケート結果で本政策を評価しつつ、貸し出し状況などをみて台数を増やしていく。

観光客のうち、超小型車を利用するのは、免許を持っている人で、カップル、学生、海外からの若者が想定される。特に、カップルや海外からの観光客は、ショッピングで、荷物が大量になることが多いので、需要が高いといえる。

1年間の準備期間と、2年間の事業期間を経て、3年目に本政策を評価し、好評であれば問題点の改善もしつつ継続的に市の政策として以後実施するものとする。この政策に必要な要員は、3年間のプロジェクト・チームとして、市職員3名があたる。

利用料金の価格設定は、民間のレンタカーよりも安く、民間の自転車貸し出しサービスよりは高く、という水準が妥当である。参考として、オリックス・レンタカーは6時間で 6,825 円、東武レンタサイクルは3時間以内で900円、延長1時間ごとに200円である[6]。

③障壁の検討

以下、前述した4つの障壁について詳述していく。

1，超小型車を導入するにあたっての、独自の安全性や防犯性などの確保のための規制

国土交通省が規制の基準をつくっているが、それでもまだこのような超小型車運用の歴史は浅いことから、業界基準等も不十分で、事故時の乗員の身体上の安全性などで懸念がある。そこで、市で独自の安全基準（たとえば、シートベルト違反の取締を市が委託して行うなど）を設けたり、市民に交通安全を促す教室、パンフレット、運転練習場の創設などが付帯事業としてされることが望ましい。

また、防犯性の向上も必要で、盗難防止のために、各超小型車にGPSを取り付けたり、超小型車の夜間駐車スペースに管理員を常駐させる、あるいは人が立ち入りできないようにする、などの取り組みが必要とされる。

2，超小型車用の拠点や駐車場の管理

超小型車を観光客が便利に利用するには、図書館制度のように、複数の拠点から借りて、複数の拠点のどこでもよいので返す、という仕組みが必要である。市内に数十箇所の拠点を設けて、超小型車の貸し出し手続きや、充電や、メンテナンスをするのである。

この際、市の既存の図書館や公民館、出張所等の公共施設を駐車スペースとして利用するほかに、時間とコストの節約のため、民間の事業者等から募った駐車スペースを用いる。市がすべての駐車スペースを管理、登録し、観光マップに反映させる。各駐車スペースには、松山市の「のぼり」を設置して、わかりやすいようにする。この駐車スペースの規制を市が担当する。民間の事業者は、駐車スペースをつくれば、近くにある自らの商店や観光施設へ観光客を誘導できるというメリットがある。市は、問題のある駐車スペースがないかを、定期的に巡回してチェックする。なお、これは民間委託でも良い。超小型車が返却される拠点が偏った場合は、それを調整する（つまり、超小型車を移動させる）者も必要になる。

---

[6] オリックス・レンタカーhttp://car.orix.co.jp/price/
東武レンタサイクル http://www.tobu-pro-parking.jp/detail.php?PARKING_ID=376

3, 超小型車の利用管理

観光客は、超小型車をインターネットで事前予約したり、稼働状況を確認したりできるべきである。もちろん、ネットだけでなく、直接拠点や駅等で手続きをすれば借りられる。その際の管理を市（あるいは委託して）が行う。同時に市の観光マップを配布する。このような手続きや、外国人の対応ができる者がいるべきだが、これについては、地元の学生などに参加を呼びかける。つまり、地元の観光名所をよく知っていたり、超小型車の運転について注意ができたり（18歳以上の免許所有者）、外国語が話せたり、異文化交流の勉強をしたいという学生が参加するのである。

4, 閑散期の超小型車の扱い

夏休みなどの繁忙期に対して、閑散期には超小型車の利用頻度が低下する可能性があるが、その際は、有料（ただし低料金）で、公共性のある利用シーンで、松山市民が使えるようにする。たとえば、地元のお年寄りが買い物をするとき、病院に通うとき、図書館等の公共施設に行くときに有料で貸し出すのである。このような利用は、福祉政策的な意味で必要性が高い。また、市の職員が、公務で利用したり、お年寄りのために買い物代行をするときにも利用できる。

④効果

このような政策によって、先述したような既存の交通機関の問題を解決することができる。それによって、観光しやすい観光地として人気が高まり、国内外から松山市を訪れる人が増え、地元への経済効果が高まる。特に、松山市中心地から離れた観光スポットへの経済効果は大きいだろう。また、観光業関連の雇用だけでなく、超小型車にかかわる雇用（たとえば、車両のメンテナンスや、駐車スペースの工事等）や経済効果もある。

環境や文化に対する松山市の取組みとして、市のイメージアップや、世界に向けて人々への意識改革を提起することにもなり、社会的意義は大きい。

他の自治体に先駆けて実施することで、ノウハウを蓄積し、他の自治体が松山市に続けてこのような政策を実施する際には、そのノウハウを提供し、コンサルティング・サービスをすることもできるようになる。

3, まとめ

超小型車は、自転車と違って、長距離の移動や、たくさんの荷物をかかえたままの移動にも適している。従来の軽自動車を導入するときと比べて、同じパフォーマンスを安い導入コストで達成することができる。観光客の自由自在に行きたいところへ行きたい、というニーズを満たせる。

私は、松山市を観光したことがあるが、その歴史的・文化的な情緒に感銘を受け、これを大切にした街づくりをしていただきたいと思っていた。ぜひ、本政策をほかの自治体に先駆けて実施し、地方から国を変えていく、という気概のもと、よりよい松山市の街づくりを実現してほしい。